ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł. Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Pod redakcją J. R. Klejnota przy współudziale Komitetu Redakcyjnego. **Cena 10 gr.**

Nr. 35. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 19 września 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 145

Organizacja towarzystwa przybrzeżnej żeglugi.

Zamówienie dwu statków salonowych dla przybrzeżnej żeglugi stało się faktem dnia 13 b. m. Kontrahentami są Rząd polski i Stocznia Gdańska. Statki będą przeznaczone nietylko dla przybrzeżnej żeglugi w zatoce gdańskiej, lecz również na Bałtyku, t. zn. będą mogły wykonywać regularne podróże na linjach: Gdynia—Bornholm—Kopenhaga, Gdynia—Lipawa, itp. Jeden ze statków będzie przystosowany w większym stopniu do żeglugi bałtyckiej, drugi zachowa urządzenia wewnętrzne jak dla statku żeglugi przybrzeżnej. Długość statków ma wynosić 50 metrów, szerokość zaś 9 metrów. Termin oddania statków wyznaczony jest na 1-go czerwca 1927 r.

Zaczynamy więc nareszcie i zaczynamy w prawidłowym kierunku — od małego. W przyszłym sezonie letnim publiczność nasza będzie mogła posługiwać się pomiędzy Gdynią, Helem a Gdańskiem statkami polskiemi i nawet będzie mogła z nich korzystać do dalszych wycieczek. Już dawno czas na to.

Jakaż jednak będzie organizacja tej żeglugi?

Opracowania projektu prowizorycznego i zamówienia dokonał Departament Marynarki Handlowej M. P. i H., eksploatować statki ma Ministerstwo Kolei. Zresztą, sprawy portowe i żeglugowe wejdą implicite do tworzącego się Ministerstwa komunikacji, wobec czego zaznaczona wyżej dwoistość się łagodzi.

Dyrekcja kolei w istocie rzeczy ma wiele szans w ręku ażeby odpowiedni rozwinąć i ożywić ruch statków we własnej administracji. Wystarczy wymienić sprzedaż biletów okrężnych (np. w jedną stronę na Hel morzem, z powrotem koleją), biletów wycieczkowych „kolejowo-statkowych" itd. Są jednak też i liczne „ale". które koniecznie należałoby uwzględnić.

Przedewszystkiem ażeby statki mogły korzystać z biletów mieszanych, kolejowo-statkowych, sprzedawanych przez kolej, jak również biletów zwrotnych i wycieczkowych z włączeniem w marszrutę statku, czy konieczne jest ażeby statki były rządowe? Znamy przykład na pewnej linji portowej Zachodniej Europy, gdzie sprzedają się podobne mieszane bilety kolejowo-statkowe, zwrotne i wycieczkowe, oraz okrężne. Bilety kolejowo-statkowe noszą tam napis: Państwowe koleje i towarzystwo (prywatne) żeglugi. Nie wiemy, czy i w jakiej mierze udziałuje rząd w eksploatacji statku, który czyni jednak wrażenie statku administrowanego prywatnie.

Otóż zapytujemy, czy nie lepszą byłaby forma odrębnego towarzystwa żeglugi bałtyckiej z możliwym udziałem rządu i koncesja na przewóz pasażerów na bilety kolejowo-statkowe, sprzedawane na stacjach kolei?

Na udziały w tego rodzaju towarzystwie, z zapewnioną dywidendą, kapitał licznych drobnych akcjonarjuszy imiennych bezwarunkowoby się znalazł, gdyż sam fakt należenia do udziałowców i założycieli tak potrzebnej i mającej świetną przyszłość przed sobą polskiej linji osobowej na Bałtyku przyciągnie, bo przyciągnąć musi licznych udziałowców ze wszystkich stron Rzeczypospolitej. Lepiej dać pewną dywidendę wszystkim, którzy chcą dać podwaliny pod własną żeglugę osobową na Bałtyku (niechby spisy wszystkich udziałowców ogłaszane były podczas subskrypcji w „Żeglarzu Polskim" i w „Morzu") aniżeli obciążać skarb państwa natychmiastowo całkowitym kosztem budowy tych statków.

Oto jeszcze motywy przemawiające za eksploatacją prywatno-państwową lub nawet prywatną tej żeglugi:

1. O ile komunikacja z Helem dobrze odpowiada warunkom, w których zazwyczaj rozwija się żegluga przewozowymi statkami należącemi do towarzystw kolejowych lub nawet kolei państwowych, o tyle dalsze wycieczki, lub nawet komunikacje regularne z eksploatacją kolejową nie harmonizują. Nie mamy ożywionych przewozów ani trajektów morskich dopełniających linje kolejowe.

2. Konwencja i umowa polsko-gdańska stworzyły zupełną równość bandery polskiej i gdańskiej na polskich wodach terytorjalnych. Dodajmy nawet: nierówność na korzyść bandery gdańskiej, gdyż statki gdańskie w niedziele jako „mokre" na polskich wo-

dach terytorialnych cieszą się większem wzięciem niż nasze „suche". W tych warunkach wskazana jest więcej forma prywatna przedsiębiorstwa, która zabezpiecza lepszą obronę konkurencyjną aniżeli państwowa, oczywiście, przy warunku sprzedaży biletów kombinowanych dla danej linji.

W sprawie przewozu produktów naftowych z Gdańska i Gdyni

we własnych statkach cysternowych.

Przed wojną kwestja eksportu naftowych produktów z naszego zagłębia naftowego nie istniała, gdyż nafta galicyjska musiała obsługiwać wszystkie kraje wchodzące w skład Austro-Węgier. — W dodatku zaś nafta rosyjska produkowana w olbrzymich ilościach nie dopuszczała nafty galicyjskiej do konkurencji z powodu tak nieszczęśliwego położenia gal. zagłębia naftowego zdala od dróg wodnych.

Obecnie zaś z powodu drożyzny i dezorganizacji produkcji naftowej w Rosji, wytwory naftowe polskie coraz więcej zyskują rynki przeważnie w krajach bałtyckich i w Anglji i Francji.

Np. w roku bież. od stycznia do kwietnia włącznie eksportowano ok. 30 000 ton produktów naftowych przez Gdańsk statkami cysternowemi. Przeważająca większość produktów naftowych jest w stanie płynnym, a więc mogłaby być i jest eksportowana w statkach cysternowych.

Statków tych na morzu Bałtyckiem brak, szczególnie takich, któreby najwięcej nadawały się do przewozu niewielkich ilości nafty t. j. statków o pojemności ok. 500 to. D. W., czyli ładowności. O braku statków cysternowych świadczy fakt, że np. z Gdańska do Rouen (Francja) fracht wynosi 15 sh od to. dla nafty, kiedy za tę samą przestrzeń od innych towarów płaci się 11—12 sh. W dodatku przy ładunkach płynnych niema kwestji ładowania i wyładowania; dochodzą jedynie minimalne koszty wypompowania, będącego obowiązkiem armatora. Przy innych zaś towarach, koszt wyładowania wynosi często 20 proc. wysokości frachtu.

W powyższej sprawie odbyła się w Gdańsku konferencja z udziałem przedstawicieli koncernów eksportujących wyroby naftowe, przedstawiciela Rządu, oraz dyrektora tow. żegl. morskiej „Sarmacja". Podkreślono, że najwięcej stosownym dla naszego eksportu byłby statek 500 t. D. W., gdyż statków tej wielkości jest zaledwie trzy na cały rejon morza Bałtyckiego i Północnego. Takiej pojemności statek miałby również zagwarantowany pełny ładunek eksportowy. Była rzucona myśl, aby koncerny eksportujące nabyły wspólnie statek cysternowy, na co obecni przedstawiciele koncernów wyrazili zasadniczą zgodę.

Jednakże, mając na uwadze trudności zorganizowania zbiorowej akcji, obecni prosili przedstawiciela Urzędu Mar. Handl. inż. Ciechanowskiego, aby zechciał poruszyć tę palącą sprawę w Departamencie Marynarki Handlowej i Departamencie Górniczo-Hutniczym Ministerstwa Przem. i Handlu.

Kalkulacja eksploatacji statku cysternowego o 500 t. d. w. przedstawia się jak następuje:

Dochód przy 24 podróżach rocznie

Fracht 500 to. po 10 sh.	Ł. 6.000.—.—
Ewentualna subwencja rządowa po 3.000.— zł mies.	Ł. 800.—.—
	Ł. 6.800.—.—

Rozchód przy 24 podróżach rocznie:

Załoga 10 ludzi po 12.— zł miesięcznie na każdego (wraz z wyżywieniem)	Ł. 1.440
Opłaty portowe po 15.—.—	Ł. 720
Ropa po 5 Ł. to. i zużyciu dziennem 1,5 tony (20 dni podróży w miesiacu)	1.800
Klarowanie	2,40
Wypompowanie ładunku po 5.—.— Ł.	120
Amortyzacja statku 5 proc. od wartości równej 7.500.—.—	375
Asekuracja 5 proc. rocznie od wartości statku.	375
Remont na koszta armatora	150
Administracja (przy obecności innych statków)	200
	Ł. 5.420

Statek cysternowy o pojemności 500 t. DW. kosztuje przeciętnie 15.—.— Ł. od tony, czyli 7.500.—.— Ł. Z tej sumy przy budowie np. na stoczniach holenderskich można pozostawić do 50 proc. wartości statku na hipotece na 7 proc. rocznie. Kapitał potrzebny do uruchomienia jednego statku wynosi 3.750.—.— Ł. Jeżeli odjąć od zysku brutto 7 proc. hipoteki i 5 proc. jej amortyzacji razem w pierwszym roku 12 proc., czyli 450.—.— Ł. (w następnych latach z powodu zmniejszenia sumy amortyzacji hipoteki — mniejszą cyfrę) otrzymamy zysk:

1.380 — 450 = 930.— Ł. czyli 3750. 930 — 100 = około 26 procent jestto zysk minimum, który przy lepszej konjunkturze i z każdym rokiem (z powodów wyłuszczonych wyżej) będzie większy.

Liczby powyższe dają podstawę do zorganizowania eksportu produktów naftowych we własnych polskich statkach cysternowych. W pierwszym rzędzie przytoczona kalkulacja powinna zainteresować sam przemysł naftowy, który w dodatku przez posiadanie własnej floty naftowej uniezależni się od rynku frachtowego i zagranicznych armatorów. Poruszana sprawa ma również i znaczenie państwowe, pozostawiając w kraju sumy płacone za frachty.

Jan Korwin-Kamieński.



Kronika światowa.

ANGLJA.

Ceny budowy statków handlowych. Fairplay prowadzi stałą ćwierćroczną statystykę kosztów budowy typowego parowca towarowego o nośności 7 500 ton deadweight.

Taki parowiec, jak wiadomo, jest najekonomiczniejszy dla przewozów oceanicznych. Według cen takich parowców, kształtują się zresztą ceny innych statków.

Najniższa cena budowy w r. 1908 — 36 000 funtów, najwyższa w marcu r. 1920 — 258 000 Ł., natomiast w r. 1913 wynosiła 58 do 60 000 Ł, w połowie 1924 r. 66 000, w połowie 1925 65 000, na 1 stycznia 1926 60 000 Ł w pierwszych czterech miesiącach 1926 61 200 Ł.

Zniżka na 1 stycznia 1926 jest zupełnie fikcyjna, gdyż kurs funta został o tym czasie podniesiony o 10 proc. Obecnie więc angielskie budownictwo okrętów buduje drożej niż w r. 1924 i 1925 i ceny zwyżkują. Jak widać, parytetowy kurs funta wywołuje kryzys nie tylko w górnictwie, lecz bije również silnie angielskie budownictwo okrętów. Zagraniczny przemysł okrętowy obecnie rozwija się kosztem przemysłu angielskiego.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w sierpniu 1926. W miesiącu sierpniu zawinęły do portu Antwerpji 1092 statki morskie o łącznej ładowności 2 099 005 ton rej. netto (w tem 19 żaglowców o ł. ład. 3 692 t.).

W tymże miesiącu r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 858 statków (1 704 679 t.), w tem 10 żaglowców (1 022 t.). W r. b. notujemy wzrost ruchu o 234 statki i 394 326 t. Średni tonaż statku na wejściu wynosił w sierpniu 1922 t. W ośmiu pierwszych miesiącach roku wzrost ruchu wynosi 682 statki i 1 629 212 ton.

Wśród statków, które zawinęły w sierpniu było 554 angielskich, 156 niemieckich, 80 norweskich, 72 belgijskie, 58 francuskich, 56 holenderskich, 43 szweckie, 32 duńskie, 16 amerykańskich, 9 japońskich, 8 włoskich, 6 fińskich itd.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 17 do 29 sierpnia zawinęły do portu Lipawy 42 statki o łącznej ładowności 15 157 ton. rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 2 032 tony mieszanego ładunku, 14 081 beczek śledzi, 1 082 tony superfosfatu 850 ton soli, 445 ton cementu, 60 ton benzyny i drzewa w tranzycie. 12 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 37 statków o łącznej ładowności 11 117 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 2 289 ton mieszanego ładunku, 1 200 std. drzewa, 1 938 beczek śledzi i 111 ton benzyny. 14 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch statków polskich. Według otrzymanych wiadomości statek szkolny „Lwów“ opuścił 12-go b. m. Gandawę po załadowaniu 1000 ton superfosfatów z przeznaczeniem do meklenburskiego portu Rosztoku (Rostock). Stamtąd „Lwów“ uda się wprost do Gdyni, na stanowisko zimowe.

Transportowiec marynarki wojennej „Warta“ zawinał 15 b. m. do Gdańska z ładunkiem materjału wojennego z Cherbourga. Ładunek został wyładowany w Strefie Wolnej.

Gdynia.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. (8—14 września). W Gdyni obserwuje się przejściowe zmniejszenie ruchu w związku ze zmianą miejsc postojowych, spowodowaną poszerzeniem molo południowego i montażem kranów mostowych. Zawinęło w tygodniu 5 statków o łączn. ładown. 3 086 ton rej. netto. W tej liczbie były 2 parowce (szweckie) 1 holownik i 2 lichtugi morskie (niemieckie).

Opuściło port w tymże czasie 5 statków o 2 895 t. r. netto. W tej liczbie były 3 parowce (norweski, szwecki i niemiecki) i 2 lichtugi morskie (gdańskie).

15-go przed południem przybył par. Pologne z Le Havre przywożąc 34 pasażerów i 34 t. mieszanego ładunku.

Budowa portu w Gdyni. W związku z posuwaniem się robót przy budowie południowego molo i rozpoczęciem zabijania pali w kierunku łamacza fal, o godz. 8-ej rano 7 b. m. zostały wyprowadzone ostatnie statki z tymczasowego portu i wejście do niego, wyłączając tabor morski Urzędu Marynarki Handlowej i kutry rybackie, zostało ostatecznie zamknięte. Praca przy przeładunku węgla nie jest jednak narazie zredukowana, gdyż tegoż 7-go zaczęto ją przy nowem nabrzeżu.

Pierwszy z kranów mostowych na molo południowem ma być wykończony i oddany do eksploatacji już 15 b. m., drugi w jakie 2 tygodnie później. Niestety jednak na ten termin nie będzie prawdopodobnie, jeszcze gotowa linja elektryczna, tak że praca za pomocą kranów rozpocznie się dopiero około 1-go października. I z tą chwilą przewidywane jest znaczne podniesienie się zdolności przeładunkowej Gdyni, gwarantowana bowiem zdolność jednego kranu wynosi 150 ton na godzinę. Jeżeli się weźmie wydajność 2-ch kranów w ciągu miesiąca (teoretycznie 216 tys. ton), obniży ją o 40 proc. ze względu na brak rutyny przy obchodzeniu się z niemi, a także odrzuci całkowicie ładowanie sposobem dotychczasowym -- środkami okrętowemi (co jednak będzie miało miejsce i nadal), to i tak otrzyma się jeszcze poważną zwyżkę o całe 250—300 proc., czyli eksport węgla skoczy odrazu z 40 tys. ton miesięcznie na 150 tysięcy i więcej.

Tczew.

Prace pogłębiarskie na Wiśle Morskiej. Silny spadek wody na Wiśle wywołał konieczność ponownego pogłębiania na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa. Tym razem została zamiast słabej pogłębiarki Narew wypożyczona dla naszego, górnego odcinka Wisły Morskiej draga Rady Portu Fafner. Przy pracy pogłębiania jest zatrudniony również robotnik polski. Pogłębianie trasy żeglownej na przemiale czatkowskim dało pomyślne wyniki, gdyż przemiał ten składa się nie z piasku jak wyższe dwa pod Tczewem, lecz z gliny. Praca wobec tego jest trudniejsza, lecz trwalsza. Na Wiśle Rady Portu poniżej naszej granicy osiągnięto bardzo pomyślne wyniki jeszcze podczas pogłębiania przy poprzednim spadzie wody.

Ruch statków morskich poniżej Tczewa. Wobec niskiego stanu wody dziesięć lichtug morskich zafrachtowanych przez t-wo Wisła-Bałtyk w Hamburgu i Kilonji ładuje w Tczewie tylko po 300 ton węgla, doładowując resztę (do 550 —650 ton) na kotwicowisku rzecznem koło Schiewenhorst, tuż przed wyjściem na morze. Doładowywanie z berlinek rzecznych, ładowanych również w Tczewie, odbywa się przy pomocy 60-tonowych szkut z windą parową (donkey-schuten), sprowadzonych również z Hamburga.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch w porcie wciąż wzrasta, przyczem jednak tonaż na wyjściu przewyższa o blisko 4 tys. ton tonaż na wejściu: świadczy to o normalniejszej odprawie statków i zmniejszeniu się kolejki przy kranach i przystaniach. Dla bunkrowania już zresztą zawinął tylko jeden parowiec.

Zawinęły w tygodniu 8—14 września 123 statki morskie w tej liczbie 94 parowce, 3 motorowce, 10 holowników, 6 żagl. z motorem, 3 żaglowce, 1 draga. Największym statkiem wśród zawijających była Lituania bałtycko-amerykańskiej linji, która przybyła 12 wrz. z Nowego Yorku z pasażerami i ładunkiem mieszanym.

Wśród statków które zawinęły było próżnych 86, z pasażerami 5, z pasażerami i towarem 3, z ładunkiem mieszanym 9, z rudą 2, z żużlem pirytowym 1, z kamieniami 3, z siarką 1, z celulozą 1, z miazgą drzewną 1, z drzewem 1, ze spirytusem 3, ze śledźmi 7. Część tych statków miała ładunek w tranzycie do innych portów.

Co do bandery statków było: gdańskich 8, duńskich 21, szw. 23, niem. 44, ang. 6, norw. 8, łotew. 2, franc. 5, hol. 1, fińsk. 3, grec. 1, belg. 1.

Na wyjściu było 136 statków morskich o łącznej ładowności 73 739 ton rej. netto, w tej liczbie 111 parowców, 1 motorowiec, 8 holowników, 7 lichtug morskich, 7 żagl. z motorem, 2 żaglowce.

Ze statków tych 23 były próżne, 7 z pasażerami, 4 z pasażerami i towarem, 10 z ładunkiem mieszanym, 56 z węglem, 1 z koksem, 2 z cementem, 1 z siarką 17 z drzewem, 2 z drzewem i towarem, 1 z kopalniakami, 1 z melasą, 2 ze spirytusem, 4 ze zbożem, 1 ze zbożem i cukrem, 1 ze zbożem i cementem, 1 ze zbożem i ładunkiem mieszanym, 1 z naftą.

Wśród statków z węglem znaczna część udała się do Szwecji. Ruch do Anglji się nie zwiększa. Do Leningradu odpłynęło 7 statków z węglem, w tem 5 niemieckich i 2 duńskie.

Zmiany opłat portowych w Gdańsku. Z dniem 1 września Rada Portu wprowadziła pewne zmiany w pobieraniu opłat portowych w Gdańsku. Do ustanowionych poprzednio opłat za używanie administrowanych przez zarząd kejów, szop składowych, przystani lądowych i wodnych dodaje się w razie przekroczenia terminów zapłaty nadwyżka, która wynosi za pierwsze 10 dni zwłoki — ⅛ proc. kwoty, która ma być zapłacona, według taryfy składowej, za każde następne 10 dni po ⅛ tej kwoty, jednak najmniej o 50 fen.

Do taryf wyjątkowych IV dla towarów masowych włącza się wyroby drzewne i celulozę.

Dla składowania drzewa zostaną przydzielane przez zarząd kejów pomierzone place składowe o długości brzegu i głębokości odpowiadających miejscowym warunkom. Od dnia udzielenia placu aż do jego ostatecznego opróżnienia płaci się conajmniej za 50 proc. powierzchni zdatnej do składowania. W razie zajęcia placu w więcej niż 80 proc. jego powierzchni, za nadwyżkę zajęcia pieniędzy składowych się nie pobiera. Zarząd kejów może nie wstawić do rachunków opłat minimalnych odpowiadających 50 proc. zajęcia placu, o ile zostanie pisemnie zawiadomiony o życzeniu zwrotu placu składowego, a przy tem jeszcze pozostające na nim drzewo zajmie nie więcej niż 20 proc. jego powierzchni i zostanie w tym wypadku według wskazówek zarządu kejów złożone w innem miejscu.

Przy używaniu dźwigów (kranów) podwyższa się przy przekroczeniu terminów zapłaty według taryfy opłat kranowych kwota należna o ¼ proc. za pierwsze 10 dni zwłoki z zapłatą, conajmniej jednak o 50 fen.

Zarząd kejów stawia tylko kranowego (kierownika kranu). Resztę obsługi, włącznie odpowiedzialnego za czynność składowania przedstawiciela, ma stawić najemca kranu.

Za lekkie i ciężkie towary masowe i za ładunki w sztukach poniżej 2½ ton pojedyńczej wagi, o ile krany do 2½ ton nośności nie byłyby do dyspozycji, przy użyciu elektrycznych kranów dla ciężkich ładunków, będą pobierane opłaty jak dla 2½ tonowych kranów.

Projekt towarzystwa akcyjnego eksploatacji portu w Gdyni.

Szereg bardzo poważnych firm, wśród nich Bank Cukrownictwa S. A. w Poznaniu, Warszawskie Towarzystwo Kopalń węgla i zakładów hutniczych, Związek Polskich Fabryk Portland-Cementu, Bank Kwilecki, Potocki i Ska, „Kooprolna" w Warszawie, Syndykat Rolniczy Warszawski, Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Żeglugi Polskiej S. A., Giesche S. A., Bank Handlowy w Warszawie, Rada Naczelna Związków Drzewnych w Polsce, Związek Zawodowy Cukrownictwa b. Królestwa Polskiego, Syndykat Polskich Hut Żelaznych, Związek Kopalń Górnośląskich „Robur", Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku, przedłożyło rządowi propozycję założenia towarzystwa akcyjnego dla celów eksploatacji i dalszej rozbudowy portu w Gdyni, które otrzymałoby koncesję od rządu na eksploatację urządzeń portowych w Gdyni na lat 36 i płaciłoby rządowi 20 proc. z opłat portowych brutto.

Towarzystwo akcyjne wypuściłoby akcje imienne na trzy miljony złotych.

Połowę powyższych akcyj przyjąłby rząd polski, wpłacając jako apport częściowo te urządzenia, jakie z inicjatywy i z funduszów rządowych w porcie powstały. (Krany do przeładowania węgla).

W ten sposób rząd byłby właścicielem towarzystwa w 50 proc. i miałby pełną możność kontroli i nadzoru nad eksploatacja.

Tego rodzaju towarzystwa istnieją w wielu państwach, a doswiadczenie wykazuje, że porty administrowane przez towarzystwa prywatne funkcjonują sprawniej od portów podległych administracji rządowej.

Osobami traktującemi o sprawach towarzystwa z Rządem są
pp. dr. F. Hilchen,
H. Gliwic,
Wieniawski,
E. Krzyżanowski,
i M. Szydłowski.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.
(9—15 września).

Ruch statków rzecznych w tygodniu sprawozdawczym był ożywiony, przyczem przeważał ruch próżnych statków w górę, co zapowiada wzmożenie ruchu w odwrotnym kierunku ładunków zboża i cukru. (ładunków sody i soli w dół rzeki wyjątkowo w tym tygodniu nie było). Ruch węgla utrzymywał się na poprzedniej wysokości.

Przeszło z biegiem rzeki ku Gdańskowi łącznie 87 statków, w tem 18 holowników i 69 berlinek, wśród których próżnych nie było. Z węglem berlinek było 57, ze zbożem, mąką i otrębami 5, z melasą 1, z balami 1, z faszynami 1, z kamieniem ciosowym 4 z Bobrownika pow. nieszawskiego dla robót regulacyjnych przy Gdańskiej Głowie.

W górę rzeki przeszło 106 statków, w tem 22 holowniki, 83 próżne berlinki i 1 berlinka z próżnemi beczkami do Chełmna.

Spadek wody już jest znacznie powolniejszy. Znacznego pogorszenia się przemiałów oczekiwać nie należy.

Zjazd w sprawie budowy kanału Warta—Gopło.

Zjazd w sprawie budowy dróg wodnych, odbyty w Łodzi w dniu 8-go września b. r. pod przewodnictwem wicewojewody dr. Ossolińskiego oraz sędziego Cynarskiego, prezydenta m. Łodzi, powziął następujące uchwały:

Wobec wprowadzenia do budżetu przyszłorocznego dwóch miljonów złotych na budowę kanału Warta—Gopło oraz zamierzenia podjęcia regulacji Wisły środkowej ze strony rządu, wskazane jest zainteresowanie się tą sprawą samorządów w celu osiągnięcia pożądanych warunków dla swego rozwoju gospodarczego.

Połączenie Wisły przez Gopło z Wartą przybliża do łódzkiego okręgu dostęp drogą wodną do morza; wobec tego konferencja prosi rząd o przynaglenie i rozpoczęcie budowy jeszcze w tym roku.

Zjazd postanowił wziąć udział w tworzącej się spółce akcyjnej „Drogi wodne w Polsce"

Z inicjatywy przedstawicieli przemysłu i handlu, zjazd zwraca się do rządu z prośbą o przyśpieszenie budowy kanału węglowego.

Z prasy.

The Polish Economist. Miesięczny przegląd handlu, przemysłu i spraw gospodarczych Polski. Warszawa — Londyn—Nowy York. Tom pierwszy 1926.

Ukazały się już trzy zeszyty — lipcowy, sierpniowy i wrześniowy tego wysoce pożytecznego wydania. „Ekonomista Polski", wydawany w języku angielskim jest najlepszym informatorem o naszych bieżących sprawach gospodarczych. Polecić możemy to pismo jaknajgoręcej tym z pośród naszych czytelnik., którzy częściej dla informacji swych przyjaciół zagranicznych posługują się językiem angielskim. Wszak język angielski panuje nietylko w Anglji i Ameryce, lecz również wszędzie gdzie się ma do czynienia z handlem morskim. Również na Bałtyku, w szczególności w stosunkach handlowo-morskich z Danją i Szwecją posługujemy się przeważnie językiem angielskim. Pismo „The Polish Economist" ma również tu bardzo poważne zadanie i winnoby rozwinąć należycie dział morski, którego mu na razie brak. Również, ze względu na charakter informacyjny pisma życzyćby należało, by wychodziło ono jako dwutygodnik.

Zewnętrzna szata pisma jest okazała, dobór ilustracyj znakomity. Cenę 2 zł za numer uważać można za niską (rocznie 20 zł). Adres administracji: Warszawa, Elektoralna 2

Wizyta marynarki francuskiej w Gdyni.

Według zapowiedzianego programu eskadryla mniejszych statków francuskich w składzie 2 przeciwtorpedowców, 1 torpedowca i 2 łodzi podwodnych odwiedziła Gdynię, przybywając w piątek 10-go b. m. na redę gdyńską. Oficerowie szczegółowo zwiedzili wybrzeże oraz złożyli urzędowe wizyty w stolicy. Jak w Warszawie, tak też następnie w Gdyni, serdecznie podejmowaliśmy przedstawicieli złączonej z nami trwałemi wiekami przyjaźni i współpracy marynarki francuskiej.

Eskadryla francuska przybyła do nas z portów Estonji i Łotwy, gdzie również doznała wysoce gościnnego przyjęcia. W drodze powrotnej statki francuskie zwiedzą Kopenhagę.

Swem znakomitem urządzeniem technicznem kontrtorpedowce i podwodne łodzie francuskie, będące ostatniem słowem techniki okrętowej i wykończone prawie przed sama podróżą, pozostawiły jaknajlepsze wrażenie.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (8—15 września).

8 wrz.: niem. hol. Diana z licht. Rhein 646 i Fulda 645 do Sönderborga (D—S).

10 wrz.: szw. par. Ragunda 975 do Oernskoldsviku (Bg).

13 wrz.: szw. par. Fryken 820 do Norrköpingu (Polska Ag. Morska).

15 wrz.: gdańskie licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 597 do Odense (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9 103 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.
(1—15 września).

5 wrz.: licht. niem. Walter 292 i D. W. 701 382 dla Sztokholmu (Pohlmann).

9 wrz.: niem. Kobold 380 i Presse 380 do Trangsundu (Pohlmann).

11 wrz.: licht. niem. Jugend 361 i Post 382 do Norrköpingu (Pohlmann).

14 wrz.: licht. niem. Ulk 377 i Bazar 383 do Malmö (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 060 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(8—14 września).

8 wrz.: szw. par. Sigde 386 do Trollhättan (B i S). niem. hol. Enak z licht. Hamfelde 657 i Hohenfelde 710 do Wiborgu i Pargasu (D—S), duń. par. Valborg 496 do Aarhus (B i S), szw. par. Bonden 372 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Bengt 288 do Aarhus (B i S). szw. par. Portos 1072 do Malmö (B i S). duń. par. Nanty 674 do Pargasu (Rhd). szw. par. Pan 596 do Göteborga (Art.), szw. par. Karl 196 do Sölvesborgu (B i S), niem. par. Kapitän Korss 394 do Leningradu (Bg). est. żagl. z mot. Läänemaa 371 do Tallinnu (Jörgensen). niem. par. Tora 1 493 do Leningradu (Bg), norw. par. Sisto 645 do Kingstown (B i S).

9 wrz.: szw. par. Sundborg 829 do Hull (Bg), norw. par. Oplandet 299 do Stavangeru (Bg), duń. par. Aarö 838 do Fleedwood (Rhd). fr. par. Le Merlier 1175 do Boulogne (B i S). szw. par. Dropp 493 do Stugsundu (B i S), szw. par. Njord 988 do Sztokholmu (B i S). duń. par. Belgien 1174 do Kopenhagi (D—S).

10 wrz.: niem. par. Brigitte Sturm 936 do Leningradu (Bg), szw. hol. Minerva z licht. Menja 572 do Wiborga (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Faxö (B i S), szw. par. Frey 1389 do Göteborga (B i S), łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg), gd. par. Prosper 410 do Sztokholmu (B i S).

11 wrz.: norw. par. Herdeberg 1 015 do Liverpoolu (Bg), duń. żagl. z mot. Ture 50 do Rönne (Gw), szw. par. Kiell 687 do Sztokholmu (B i S), łot. par. Dangava 751 do Wazy (Bg), fr. par. Mousse le Moyces 1184 do Rouen (B i S), szw. par. Dsaro 1805 do Badnoli (Art), duń. par. Polly 463 do Karlshamnu (Rhd). duń. par. Wilhelm Kolding 928 do Leningradu (Bg).

12 wrz.: niem. par. Wanaheim 2346 do Lulea (B i S), szw. par. Verona 288 do Karlshamnu (Hansa), norw. par. Rask 380 do Trondhjem (Bg), niem. hol. Hermann Grammersdorf z licht. M 553 do Rönne (Art), szw. par. Ester 893 do Göteborga (B i S), szw. par. Dunna 708 do Karlshamnu (B i S). szw. par. Eros 1282 do Sztokholmu (Scand. Lev), niem. par. Ingrid Sturm 1001 do Leningradu (Bg), szw. par. Ragmar 430 do Sztokholmu (Bg).

13 wrz.: duń. par. Hafnia 1159 do Horsensu (B i S), szw. par. Aros 493 do Hernösandu (Scand. Lev. L.), szw. par. Kyre 288 do Karlshamnu (B i S)

14 wrz.: niem. par. Tiefsee 184 do Pargasu (Art.), niem. par. Krusan 480 do Leningradu (Bg), duń. par. Britta 673 do Hangö (Rhd), szw. par. Frederika 174 do Tramforsu (Bg), szw. żagl. z mot. Mary 190 do Karlshamnu z koksem (B i S), duń. par. Henry Tegner 805 do Mersey (B i S), duń. duń. Grönsund 1564 do Leningradu (Bg), szw. par. Ossian 894 do Malmö (B i S), duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi (D—S), szw. par. Astrid 660 do Helsingforsu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 94 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(8—14 września).

8 wrz.: norw. par. Riwarden 657 do Westhartlepoolu (Bg), gd. par. Echo 555 do Antwerpji (B i S)

9 wrz.: ang. par. Majorca 589 do Dundee z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Alladin 1038 do Antwerpji (Bornhold), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Hull z kopalniakami (B i S).

10 wrz.: duń. żagl. Noak 170 do Sligo (Gw), duń. żagl. Klythia 135 do Milfordu (Gw), niem. hol. Seeadler z licht. Neuenfelde 616 do Dordrechtu (D—S), duń. par. Estland 724 do Londynu (Jörgensen), fr. par. Yainville 836 do Nantes z drz. i tow. (Worms), niem. par. Hans Ferdinand 538 do Grangemouth (Shaw).

11 wrz.: niem. żagl. z mot. Hans Georg 81 do Middlefordu (Gw), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Haren (Rhd), duń. par. Holland 720 do Londynu (Bg).

12 wrz.: niem. hol. Simson 44 z licht. Main 645 i Neckar 699 do Ostendy (D—S), niem. par. Desia 265 do Antwerpji (Rhd).

13 wrz.: duń. par. Tyra S. 705 do Manchesteru (Bg).

14 wrz.: szw. par. Inge 1122 do Londynu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 47 100 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(8—14 września).

10 wrz.: niem. żagl. z mot. Emma 45 do Rügenwalde (Gw).

11 wr.: niem. par. Otto Fischer 338 do Helsingforsu (Rhd), niem. par. Holstein 478 do Wasy (Jörgensen), gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z zb. i cukrem (B i S).

13 wrz.: fsk. par. Alexa 371 do Tallinu.

14 wrz.: niem. par. Elbing III 185 do Rygi z zb. i cem. (Lcz), duń. par. Hamlet 831 do Antwerpji z zb. i tow.

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 500 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (8—14 września).

10 wrz.: niem. par. cyst. Ostsee 121 do Oslo z melasa (Scharenbg).

11 wrz.: gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z b. i cukrem (Bi S).

Statek powyższy wywiózł 650 ton 787 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(8—14 września).

13 wrz.: szw. par. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z nafta (B i S).

Statek powyższy wywiózł 201 ton nafty.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (8—14 września).

11 wrz.: norw. par. Guthom Alaska 219 do Gävle (Rhd), niem. par. Arkona 303 do Kłajpedy (Rhd).

14 wrz.: niem. par. Elbing III 185 do Rygi z zb. i cem. (Lcz).

Statki powyższe przywiozły łącznie 1 200 ton cementu

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (8—14 września).

10 wrz.: szw. par. Götar 673 z Oskarshamnu z żużlem pirytowym (B i S).

11 wrz.: gd. par. Balticum 364 z Oxelösundu z ruda (B i S).

12 wrz.: duń. par. Pontos 1503 z Hamburga z ruda (Rhd).

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 800 subst. mineralnych.

Rynek frachtowy.

Frachty z Gdańska i Gdyni nadal kształtowały się mocno.

Płacono za tonę węgla do Sztokholmu 7/3 do 9 szylingów w zależności od wielkości statku (mniejsze statki — wyższy fracht). Do Kopenhagi 8 do 8/5, do Łotwy 8 do 9 s., do Rouen natomiast tylko 9 szyl., co tłomaczy się konkurencja w tym kierunku węgla westfalskiego.

Za drzewo płacono za tarty materjał na angielski rynek: 42—43/2 na wschodnie wybrzeże, 54/5—55/3 na zachodnie wybrzeże wyspy za standard, do Rotterdamu 24,5 floreny za standard. Frachty dla żaglowców (oczywiście małych) były wyższe, np. do Danji 65 koron za standard tartego materjału.

Eksport zboża już się ożywia. Płacono do Tallinu 9 sh. za tone do Antwerpji 9/6. Żaglowce do Danji otrzymywały 10 szyl. za tone.

Cukru wciąż mało. Płacono 11 szyl. za tonę do Antwerpji, 9/5 do Rygi.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie września.
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 131 252, sól 530, cement 1 569, parafina 937, oleje 1 182, soda 36, ołów 44, żużel pirytowy 30.

Prod. roślinne: jęczmień 390, owies 50, żyto 4 354, pszenica 330, ow. strączkowe 51, słód 15, mączka kartoflana 43, rafinada 796, makuchy 60, drzewo 47 925, koniczyna 92, rzepik 30, smoła drzewna 149, mąka żytnia 83, mąka pszenna 19, rzepak 102, mąka pastewna 55.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 268, jaja 8,5, bydło żywe 41, mąka kostna 200, skóry 12.

WWÓZ: Prod mineralne: fosforyt 3 000, mączka Thomasa 2 330, kamienie 37, sur. siarka 20, ruda żelazna 5 680, żelazo 140.

Prod. roślinne: kukurydza 40, ryż 30, oleje 408, żywica i kalafonja 126, garbnik kwebracho 394, bawełna 34.

Prod. zwierzęce: smalec 81, śledzie sol. 8 290, tłuszcze 296, skóry sol. 157, wełna sur. 82, wełna 14.

Najpłytsze miejsca szlaku nurtu w Wiśle Dolnej z dn. 15 września.

Km	Miejscowość	Głębokość w mtr.
730	Kaszczorek	1,80
733,7	Traposz	1,80
734	Toruń	1,80
735,7	Toruń	1,80
747,2	Górsk	1,90
751,2	Smolno	1,70
760,2	Przyłubie Polskie	1,30
773,4	Fordonek	1,50
792	Grabowo	1,35
793,8	Kokocko	1,40
800	Bieńkówka	1,38
802,2	Starogród	1,33
866,4	Opalenie	1,50
875,3	Janowo	1,70
884,5	Kuchnia	1,80

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
5. 10.	z Le Havre	do Le Havre	6. 10.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	„
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	„
8. 12.	„ „	„ „	9. 12.	„	„
7. 1.	„ „	„ „	8. 1.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
3. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	12. 10.	Estonia	Balt. America Line
24. 10.	„	„	2. 11.	Lituania	„
21. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 9.	Baltara	United Balt. Corp.
24. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	24. 9.	„	„
28. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 9.	Baltriger	„

Wodostany Wisły.

Wrzesień Daty	11	12	13	14	15	16	17	
Kraków	—216	—222	—222	—123	—228	230	—	—
Zawichost	108	108	107	103	92	106	107	
Warszawa	124	122	118	117	115	116	112	
Płock	98	97	95	93	90	89	89	
Toruń	96	96	95	90	87	86	81	
Fordon	105	104	107	102	98	97	93	
Tczew	52	46	44	48	44	38	40	
Ujście (Schiewenh.)	266	246	258	266	270	254	306	

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) preuumerata roczna 29,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 2,90 zł

oraz najnowsze wydania Challamela w Paryżu:

L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 10,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 17,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 9,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 8.00 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 5.80 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 3,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 17,50 zł
E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarodowego 1924 . . . 2,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,50 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.